SENINE

pagina 4

"LONE KITE 2003"

MISIUNE ÎNDEPLINITĂ

Într-una din zilele exercițiului "LONE KITE 2003", domnul Ioan Mircea Pașcu, ministrul apărării naționale, a efectuat un zbor, pe ruta Otopeni – Mihail Kogălniceanu, cu un avion MiG-21 LanceR dublă comandă, la manșa căruia s-a aflat locotenent-comandorul Eugen Matache. Formația de zbor a fost completată de un MiG-21 LanceR, dublă comandă, la bordul căruia s-au aflat generalul-locotenent Gheorghe Catrina și locotenent-comandorul Gheorghe Stancu. În cadrul Bazei Aeriene Mihail Kogălniceanu, domnul Ioan Mircea Pașcu a efectuat un zbor cu o aeronavă Harrier, pilotată de maiorul Jim Provost.

La activitate au mai participat Excelența Sa domnul Quinton Quayle, ambasadorul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord la București, și domnul Sorin Encuțescu, secretar de stat și șef al Departamentului pentru Relații cu Parlamentul, Armonizare Legislativă și Relații Publice din Ministerul Apărării Naționale.

Recent, a avut loc, la Muzeul Aviației, lansarea unei lucrări, în două volume, consacrată vieții și creației inginerului Radu Manicatide – unul dintre cei mai prolifici constructori de avioane din România.

Activitatea a fost onorată de șeful Statului Major General al Armatei Române, general dr. Mihail Popescu.

În pagina a doua publicăm o scurtă prezentare a lucrării.

AVION FĂRĂ PILOT

În săptămâna 06–12 octombrie, incintele complexului ROMEXPO au găzduit Târgul Internațional București 2003. Standul Agenției Spațiale Române a captat interesul vizitatorilor prin prezentarea unui proiect viabil, de actualitate: avionul fără pilot. Produsul, realizat în urma colaborării dintre Agenția de Cercetare pentru Tehnică și Tehnologii Militare, S.C. ROMARM S.A. și Institutul Național de Cercetări Aerospațiale "Elie Carafoli", se află în stadiul de testare și urmează să fie finalizat până în luna iunie 2004.

pagina 8

GLOSAR. Vă vom prezenta, începând cu această ediție a publicației noastre,în pagina a opta, secvențe dintr-un glosar cu termeni și definiții în română, în franceză și în engleză, ultimele două fiind limbi oficiale NATO. Glosarul este rodul inițiativei și conlucrării locotenent-colonelului Ștefan Burcă și a doamnei Cristina Ghenuță – profesor instructor la un centru de învățare a limbilor străine. Rezultatul muncii lor, mult mai laborios, va fi redat parțial în publicația noastră – scopurile fiind acelea de a prezenta lucrarea, de a-i ajuta pe cei ce asimilează acești termeni în franceză și engleză, dar, și mai mult, să determinăm o acțiune de îmbogățire, completare, îmbunătățire a glosarului, iar, în final, o eventuală publicare a acestuia în paginile unei cărți.

25 Octombrie este Ziua Oștirii Române, tradiționala sărbătoare a tuturor celor care slujesc cu onoare, credință și devotament sub Drapelul de luptă tricolor. Este ziua în care rememorăm cele mai glorioase pagini de istorie națională, ne cinstim eroii și evocăm cu smerenie jertfa celor căzuți viteje pe câmpurile de bătaie întru libertatea, independența și suveranitatea României eterne. Este ziua în care ne umplem ființa de spiritul și pilda înaintașilor și ne angajăm solemn să fim truditori demni la înălțarea perpetuă a Patriei, apărătorii ei de nădejde, garanți ai valorilor democratice fundamentale, ai mersului înainte spre integrarea

MESAJUL ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

prilejuit de sărbătorirea Zilei Armatei României – 25 Octombrie 2003

europeană și euro-atlantică.

Așa cum a fost dintotdeauna, Armata României este, și astăzi, una din cele mai importante instituții ale statului nostru de drept, se bucură constant de încrederea și aprecierea tuturor cetățenilor țării, contribuie cu mijloace specifice la afirmarea imaginii României în lume.

De Ziua Armatei României, personalul Statului Major al Forțelor Aeriene, mai unit și mai motivat ca oricând, raportează cu îndreptățită mândrie că și-a făcut cu demnitate și onoare datoria, atât în posturile de veghe la cerul senin și securitatea aeriană ale țării, cât și în misiunile, aplicațiile și exercițiile internaționale la care a participat cu oameni și tehnică militară, de cele mai multe ori alături de forțe ale statelor membre NATO.

De 25 Octombrie, adresez un cald salut și cele mai bune urări de sănătate și noi împliniri camarazilor din celelalte categorii de forțe armate!

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene
General-locotenent GHEORGHE CATRINA

Publicație editată de
Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr. 16 (68) • OCTOMBRIE – 2003

ORDINUL

MINISTRULUI APĂRĂRII NAŢIONALE cu ocazia Zilei Armatei României – 25 Octombrie

Ca întotdeauna de la instituirea ei, sărbătoarea Oştirii Române ne oferă prilejul de a omagia jertfa celor căzuţi pe câmpul de onoare pentru libertatea Patriei şi de a privi cu încredere şi optimism spre viitor.

În timp, bătălii precum cele de la Rovine, Vaslui, Griviţa sau Mărăşeşti au devenit adevărate repere ale identităţii noastre naţionale, iar sacrificiul atâtor eroi, care şi-au înscris cu sânge numele în Cartea de Aur a Neamului, va constitui pentru totdeauna o pildă pentru cei aflaţi sub Drapelul Tricolor.

Subordonată exclusiv voinţei poporului, Armata României va acţiona, în continuare, pentru garantarea suveranităţii, independenţei şi unităţii statului şi va contribui la consolidarea şi apărarea democraţiei constituţionale.

Împreună cu întreaga societate românească, armata parcurge un profund proces de reformă şi modernizare, confruntându-se, pe parcurs, cu numeroase greutăţi, dar bucurându-se, în acelaşi timp, de recunoaşterea unanimă a progreselor înregistrate.

Obiectivele unui astfel de proces sunt greu de atins şi solicită sacrificii dureroase din partea tuturor, dar, atunci când reforma se va încheia, armata va avea o structură de forţe redimensionată numeric, complet profesionalizată, mai eficientă şi mai bine adaptată provocărilor noului mediu de securitate.

Sărbătoarea Oştirii are loc într-un moment în care societatea românească aşteaptă cu încredere decizia parlamentelor statelor europene privind aderarea României la NATO, opţiune ce reprezintă modalitatea optimă de asigurare a securităţii naţionale.

De asemenea, în actuala conjunctură internaţională, România a acţionat şi este o parte activă a luptei împotriva terorismului, ca un aliat de facto al NATO, demonstrând că dispune de capacitatea, voinţa politică şi credibilitatea necesare integrării depline în Alianţă, aprecierile fiind corespunzătoare şi din acest punct de vedere.

Astfel, participarea militarilor români la operaţiunile "Enduring Freedom" şi "Antica Babilonia" demonstrează, încă o dată, capacitatea ţării noastre de a fi un partener activ la combaterea terorismului, precum şi la acţiuni de stabilizare politică şi socială în diferite zone.

În noul context internaţional, România va fi pregătită să răspundă şi în viitor aşteptărilor Aliaţei şi să contribuie în mod direct la diminuarea riscurilor la adresa securităţii regionale şi subregionale.

Ne bucură, de asemenea, încrederea constantă manifestată de cetăţeni în Armata României, care are la bază atât convingerea acestora că suntem capabili să ne îndeplinim misiunile fundamentale, cât şi recunoaşterea capacităţii Oştirii de a participa eficient la rezolvarea unor situaţii critice, precum inundaţiile, viscolele şi incendiile.

Sunt convins că noţiuni precum patrie, demnitate, onoare vor rămâne repere comportamentale definitorii ale oricărui militar român.

Cu ocazia Zilei Armatei României, am onoarea deosebită să adresez felicitări întregului personal militar şi civil al Oştirii, cadrelor militare în rezervă şi în retragere, precum şi veteranilor de război!

Vă doresc multă sănătate, împliniri în activitate şi bucurii, alături de cei dragi!

Dumnezeu să binecuvânteze Armata României!

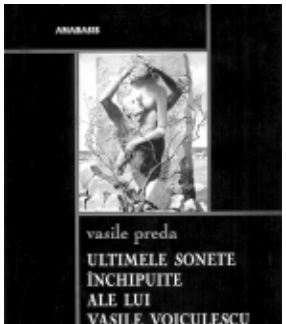
MINISTRUL APĂRĂRII NAŢIONALE
IOAN MIRCEA PAŞCU

Cronică sentimentală

ULTIMELE 99 DE PERLE...

Cu exact cinci luni în urmă s-a stins din viaţă, fulgerător şi nedrept, **colonelul Vasile Preda.** Şeful de atunci al emisiunii "Ora Armatei", inginerul, scriitorul, poetul, matematicianul Vasile Preda. Bunul şi nobilul nostru prieten. Omul, gazetarul, artistul – aplecat, deopotrivă, spre cele lumeşti şi spre cele spirituale. Un talent autentic, polivalent, mereu în front, mereu scăpărând de inteligenţă şi creativitate. Ne-a îmbogăţit bibliotecile cu excelente volume de versuri *("Paznic de vise", "Baladele locotenentului Sancho Panza")*, şi de proză *("Gloria fără întoarcere", "Acest trecut a fost cândva viitor", "Mai jos de cerul albastru", "Privind spre steaua iubirii")*. Ne-a ţinut companie – o companie pe care numai regretatul George Florin Cozma o egala – în lungile peregrinări metaforice pe urmele lui Platon, Aristotel, Pitagora, Homer, Villon, Esenin, Eminescu, V. Voiculescu. Apoi, şi-a luat, neanunţat, un… concediu de opt ani! Însă nu de odihnă, ci de trudă stelară!

Opt ani în care Vasia al nostru a cules, a şlefuit, a creat şi ne-a făcut cadou 99 de perle. 99 de poeme de superbă vibraţie artistică, de magie extinţialistă şi de interogaţie de tip arghezian la superlativ. 99 de sonete – bijuterii, alcătuite în trei capitole ilustrative prin ele însele – PHYSICA, METAPHYSICA şi APOSTASIA – şi subsumate unui titlu mai mult decât



dedicativ: **"Ultimele sonete închipuite ale lui Vasile Voiculescu".** Un volum apărut, din păcate, post-mortem, dar bucurându-se, din fericire, de o compoziţie grafică de excepţie, graţie penei fermecate a marelui artist plastic Valentin Tănase, de o prefaţare sensibilă şi duioasă (criticul Gabriel Rusu) şi de tutelarea maiestuoasă a altor doi corifei ai scrisului militar românesc: Ion Aramă şi Liviu Vişan. La care trebuie să adăugăm, cu recunoştinţă şi căldură, contribuţia mai mult decât **materială** a lui Adrian Pandea, directorul Editurii Militare.

Aşadar, un volum cât un uriaş colier de perle, sfărâmând de irizări metaforice, incitând la filozofie, servindu-ne ca ghid într-o închipuită convorbire cu Divinitatea şi ca paşaport prin vămile prin care toţi muritorii vom trece odată şi odată. Ascultaţi şi luaţi aminte: *"(…)Să ne-aşezăm. Tăceţi o clipă vorbe, / Şi odihniţi-vă şi voi, cuvinte, / Şi voi ce faceţi din silabe vorbe! / Hai în fâraş, înmătăraţi în carte! // Şi dumneavoastră, Domnişoară Moarte!"*. Iar când veţi trece la pasionata şi tulburătoarea lectură a celor 99 de perle, să aveţi în minte dedicaţia de pe ultima copertă a cărţii: *"Da! Tot ce vezi e încă o dovadă / C-am fost şi eu peaici, cu Dumnezeu, / Şi nu te teme, nimeni n-o să vadă / Cum duci cuminte-n braţe gândul meu"*.

Superb!

NICOLAE RADU

LACRIMILE COMANDANTULUI

Au fost, mai întâi, lacrimi de bucurie. Întâlnirea fostului comandant de regiment, ajuns la venerabila vârstă de 75 de ani, cu foştii săi subordonaţi – după 20, 25, 30 şi chiar 40 de ani! O întâlnire emoţionantă, prilejuită de aniversarea a 65 de ani de la înfiinţarea unităţii. S-au depănat amintiri, s-au dat… rapoarte de activitate. Locotenenţii de altădată s-au împlinit în carieră, au ajuns în funcţii mari, cu grade mari, unii au ieşit chiar la pensie, după o activitate mai mult decât onorabilă, mai mult decât prodigioasă. Au, la rândul lor, copii mari, nepoţi, strănepoţi. Iar comandantul i-a ascultat pe toţi, cu ochii umezi, s-a bucurat de reuşitele lor, şi-a umplut pieptul, ca în tinereţe, de mândrie şi fală. O, tempora!

Dar au curs şi alt fel de lacrimi din ochii comandantului. Lacrimi de regret, de obidă, de bărbătească recunoaştere că odată, demult, a greşit faţă de unul din subordonaţii săi. A greşit grav, nepermis, determinant pentru viaţa personală şi cariera acelui om. În împrejurări încâlcite, neelucidate până la capăt, a propus trecerea în rezervă a unui maior. Pentru vini părelnice, neconfirmate în totalitate. El, comandantul, s-a lăsat influenţat de alţii, mai mari în grad şi în funcţie, a dat satisfacţie cârcotaşilor, intriganţilor, uneltitorilor de bârfe mărunte. Din păcate, şi-a dat seama că a greşit **după** consumarea faptelor. Atunci, a încercat să repare, într-un fel, nedreptatea, angajându-l pe cel blamat, un excelent profesionist, pe o funcţie de salariat civil. A fost bine şi aşa. Însă, astăzi, când comandantul de atunci rememorează şi judecă întâmplarea aceea nefericită, realizează că, de fapt, greşeala sa a fost greşeală, el a făcut rău unui om nevinovat, a schimbat brutal cursul vieţii cui nu trebuia. Şi suferă cumplit pentru aceasta! Ar vrea să dea timpul înapoi, dar timpul nu-l ascultă. Ar vrea să-şi ceară scuze celui nedreptăţit, dar omul acela s-a stins din viaţă, ducând cu el amărăciunea şi, poate, iertarea celor care i-au făcut rău. Şi, astfel, comandantului nu-i mai rămân, pentru răscumpărare, decât lacrimile. Lacrimi sincere, de bărbat adevărat, cu un caracter tare şi frumos. Lacrimi de regret şi de implorare a iertării. Este mare lucru să rămâi OM până în ultima clipă a vieţii!

RADU ARGEŞEANU

DOUĂ CĂRŢI – CÂT UN MONUMENT

Eveniment editorial de excepţie: apariţia unei lucrări, în două volume, consacrată vieţii şi operei inginerului **RADU MANICATIDE,** unul dintre cei mai străluciţi, mai cunoscuţi şi mai prolifici constructori de avioane din România şi din lume. Este vorba de cărţile **"Măreţia modestiei"** şi **"Creaţia tehnică",** semnate de comandorul George-Paul Sandachi, directorul Muzeului Aviaţiei.

Lucrarea valorează, cum sugerăm şi în titlul acestei însemnări, cât un **monument!** Un monument ridicat şi închinat, cu toată cinstea şi recunoştinţa, celui care, de la vârsta de 14 ani, s-a dăruit cu pricepere, pasiune şi talent construcţiei de aparate de zbor, aviaţiei. Iar astăzi, marele demiurg are venerabila vârstă de 91 de ani! Şi o operă vastă, genială: avionul "AS-1", planorul "M-10", aparatul "IAR-813", bimotorul "IAR-814", avioanele utilitare "IAR-817" şi "IAR-818", avionul experimental "M-12" şi alte şi alte tipuri de aparate de zbor. Un întreg parc de avioane, despre care se pot scrie tomuri întregi, dar despre care ilustrul constructor vorbeşte cu modestie, cu regretul că nu şi-a materializat toate ideile, toate gândurile îndrăzneţe. Dar mai are încă timp! Pentru că nu a existat şi nu există nici o clipă din viaţa sa pe care să n-o dedice avioanelor, obiectelor zburătoare, fascinantului domeniu al aviaţiei.

Iar autorul cărţii – harnicul, ambiţiosul, talentatul şi neobositul Sandachi – s-a ridicat, şi el, la înălţimea misiunii pe care singur şi-a asumat-o, investigând atent şi luminând cu har, în cuvinte potrivite, viaţa şi opera maestrului Manicatide. Scriind această minunată biografie sentimentală, directorul Muzeului Aviaţiei a făcut un necesar act de justiţie, l-a redat istoriei, ni l-a redat nouă, tuturor, pe cel care se identifică, până în ultima sa fibră, cu istoria de 90 de ani a aviaţiei româneşti. Vă mulţumim că existaţi, domnule inginer Radu Manicatide! Vă mulţumim că ni l-aţi prezentat aşa cum este, ca om şi geniu, domnule comandor George-Paul Sandachi!

Lansarea cărţii a avut loc în ziua de 17 octombrie 2003, la Muzeul Aviaţiei, eveniment onorat de prezenţa generalului dr. Mihail Popescu, şeful Statului Major General, care i-a felicitat personal atât pe eroul cărţii, cât şi pe autorul acesteia şi a dat o înaltă apreciere operei fără egal a marelui nostru contemporan – Radu Manicatide.

NICOLAE RĂDULESCU

JURĂMÂNT DE CREDINŢĂ

Sâmbătă, 11 octombrie a.c., la Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă", din Braşov, s-a desfăşurat ceremonialul depunerii Jurământului militar de către studenţii anului I. Cu acest prilej, reprezentantul ministrului apărării naţionale, general-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, s-a adresat studenţilor şi întregii audienţe, într-un discurs emoţionant referitor la semnificaţia acestui important moment din viaţa tinerilor care au ales să urmeze cariera militară.

Din cei 28 de studenţi înscrişi în anul I, 15 se pregătesc să devină artilerişti, iar 13 – aviatori. "Anul acesta selecţia a fost foarte bună şi ne aşteptăm la rezultate pe măsură, în special de la cele 6 fete care au optat pentru cariera de ofiţer" – a declarat locotenent-colonelul Dumitru Dinu, şeful biroului secretariat juridic şi relaţii publice al Academiei.

ÎNTÂLNIRE

Promoţia 1983 a Liceului Militar "Ştefan cel Mare" organizează, în zilele de 24–26 octombrie, întâlnirea de 20 de ani de la absolvire.

Pentru relaţii suplimentare sunaţi la: 0744-52.92.39 – Laurenţiu Râmboi; 0723-61.20.98 – Nicuşor Zamfir; 0722-27.82.47 – Ion Nichiforov. Banii se vor trimite la Raiffeisen Bank, Filiala Bârlad, în contul 3349852.

DRUMUL ROMÂNIEI SPRE NATO

■ Obiective pentru aderare ■ Convorbiri și negocieri ■ Protocoale și proceduri

Drumul lung al României către NATO a început, după cum se știe, în 1994, când țara noastră a aderat la Programul Parteneriat pentru Pace (PfP), lansat de Alianță statelor care aspirau să adere la Tratatul Organizației Atlanticului de Nord. Despre parcursul dens străbătut până la 21 noiembrie 2002, când, la Praga, NATO ne-a adresat oficial invitația de aderare la această organizație, am scris pe larg în numerele anterioare ale revistei noastre, insistând asupra principalelor obiective, organisme și etape ale procesului de integrare euro-atlantică. De această dată, ne vom opri asupra calendarului de preaderare (noiembrie 2002 – mai 2004), conținutului negocierilor NATO – România, de la Bruxelles (13 decembrie 2002 și 9 ianuarie 2003), protocoalelor și procedurilor specifice necesare aderării de jure **și** de facto **la Alianță. Așadar:**

La sfârșitul lunii noiembrie 2002, Secretarul General al NATO, lordul George Robertson, a trimis ministrului de externe al României o Scrisoare oficială de începere a convorbirilor de aderare la NATO. În principal, calendarul activităților ce trebuie să se deruleze pe parcursul a 18 luni are următorul conținut: vizitele echipelor de experți NATO și desfășurarea discuțiilor de aderare, pe obiective și domenii concrete (ianuarie–februarie 2003); elaborarea de către NATO a proiectului Protocolului de Aderare și a elementelor Scrisorii de Aderare (februarie 2003); discuții ale oficialilor români cu reprezentanții Comitetului Superior de Planificare a NATO (februarie–martie 2003); Scrisoarea ministrului român de externe privind voința de aderare a României la Alianță (martie 2003); reuniunea specială a Consiliului Nord-Atlantic (NAC) pentru discutarea programului de aderare (martie 2003); demararea procedurilor interne de aderare (mai 2003); depunerea instrumentelor de aderare de către statele membre NATO și transmiterea invitației de aderare solicitanților, inclusiv României (aprilie 2003); încheierea procedurii de aderare în țările invitate și depunerea la Bruxelles a instrumentelor de aderare (mai 2004).

Cu privire la desfășurarea procesului de negocieri și a procedurilor interne de aderare la NATO, ministrul apărării naționale, Ioan Mircea Pașcu, a emis "Directiva privind derularea procesului de negocieri în vederea aderării la NATO și de continuare a reformelor în domeniul apărării", **responsabilitatea îndeplinirii acesteia revenind secretarului de stat și șef al Departamentului pentru Integrare euro-atlantică și politica de apărare, George Cristian Maior. Au fost stabilite 13 obiective pentru aderare, și anume: ❒ implementarea restructurării pe termen lung pentru a înființa o forță mai mică, mai flexibilă, capabilă, ușor desfășurabilă și care să poată fi menținută în teatru (de operații); ❒ pregătirea pentru conectarea României, la momentul aderării, la Sistemul Integrat de Apărare Aeriană Extins al NATO (NATINEADS); ❒ asigurarea măsurilor necesare stabilirii comunicațiilor în condiții de siguranță cu NATO, o dată ce dispozitivele de criptare ne vor fi puse la dispoziție; ❒ identificarea și stabilirea bazei de date pentru sprijinul națiunii gazdă; ❒ asigurarea că educația și instruirea militară au fost adaptate pentru a reflecta strategia, doctrina, procedurile și standardele NATO; ❒ asigurarea selecției și instruirii unui număr suficient de persoane pentru completarea funcțiilor la Cartierul General al NATO și pentru echipele de contact la celelalte comandamente; ❒ stabilirea fermă a unui sistem eficient de planificare a apărării, compatibile cu NATO; ❒ continuarea angajării pentru a menține un nivel al cheltuielilor de apărare suficient (2,38 la sută din P.I.B.) pentru a sprijini reforma, restructurarea și modernizarea apărării; ❒ continuarea angajării pentru a ne asigura că planurile de cheltuieli pentru apărare cuprind un nivel al investițiilor de capital suficient pentru a realiza modernizarea infrastructurii și a echipamentelor necesare; ❒ asigurarea întrunirii standardelor privind limbile străine pentru persoanele desemnate a încadra funcții care presupun folosirea terminologiei NATO în mod curent și pentru funcțiile de stat major și de comandament din unitățile desemnate a participa la activități ale Alianței; ❒ continuarea angajării pentru înființarea structurilor de personal compatibile cu cele ale NATO și aliaților (revizuirea Ghidului carierei militare după metode occidentale); ❒ stabilirea unui sistem transparent de management al personalului și de introducere a traseelor de carieră compatibile cu cele ale țărilor NATO; ❒ asigurarea că, până la data aderării, nu există prevederi constituționale sau legale care ar putea inhiba operațiile de apărare colectivă.**

Până în prezent, au fost parcurse majoritatea etapelor și punctelor din calendarul de aderare și au fost stabilite obiectivele ciclului V MAP (Planul de Acțiune pentru Aderare pentru perioada 1 octombrie 2003 – 30 septembrie 2004). În ultima perioadă de timp, a fost pregătit personalul necesar a încadra funcții în structura Reprezentanței Militare a României la NATO (Bruxelles), precum și în principalele entități ale NATO: Comandamentul Militar Aliat pentru Europa (SHAPE), dislocat la Mons, în Belgia, Comandamentul Forțelor Aeriene Aliate din Sudul Europei (AIRSOUTH), de la Napoli, în Italia, alte structuri militare ale Alianței. În total, României i-au fost repartizate circa 175 de funcții în organisme NATO, funcții care trebuie să fie încadrate corespunzător până la încheierea procedurilor de aderare.

Cele două runde de convorbiri cu experți NATO s-au desfășurat, la Bruxelles, la 13 decembrie 2002 și 9 ianuarie 2003. Cu această ocazie, au fost abordate, în principal, aspecte privind: contribuția României la bugete comune ale NATO; problematica armonizării legislației naționale cu legislația specifică Alianței; modalitățile de asigurare a securității informațiilor clasificate NATO; elaborarea unui calendar concret și precis de reformă, care să fie înaintat statelor membre NATO spre analiză; participarea României la misiuni multinaționale sub egida NATO.

După semnarea Protocolului de aderare la NATO (26 martie 2003), România a fost invitată să participe, cu statut de observator, la reuniuni ale comitetelor NATO, inclusiv ale Consiliului Nord-Atlantic, care au loc în fiecare miercuri a săptămânii. Tot în luna martie 2003, ministrul român de externe a trimis la sediul NATO de la Bruxelles Scrisoarea prin care România și-a exprimat voința de a adera la Alianța Nord-Atlantică. Prin acest document, țara noastră își asumă obligațiile rezultând din Tratatul de la Washington, din 1949, prin care s-a creat Alianța Nord-Atlantică, precum și obligațiile rezultate din Studiul NATO privind extinderea (1995) și din alte 9 tratate "majore" încheiate de NATO ulterior creării sale.

Scrisoarea ministrului român de externe a fost prezentată parlamentelor naționale ale celor 19 state membre ale Alianței, o dată cu înaintarea spre ratificare a Protocolului de aderare, discuțiile asupra acestor documente încheindu-se la data de 14 octombrie 2003. După acest moment, documentele respective vor fi supuse spre aprobare Consiliului Nord-Atlantic, iar rezoluția adoptată de NAC va fi remisă statelor candidate la aderare (cele 7, printre care și România).

După finalizarea negocierilor de aderare, protocoalele încheiate cu acest prilej sunt semnate de către ambasadorii celor 19 aliați la NATO, în cadrul unei reuniuni la care sunt invitați să participe ca observatori și reprezentanții celor 7 state nominalizate la aderare la Praga, la nivel de ambasadori.

În final, are loc procesul ratificării. Protocoalele de aderare sunt prezentate parlamentelor statelor membre NATO, care le ratifică "în pachet", însă votul va fi acordat individual pentru fiecare dintre cele 7 state invitate la Praga, pe baza meritelor proprii. Cu această ocazie, se adresează și invitația formală de aderare la Tratat. Șirul procedurilor de admitere și aderare se finalizează printr-un summit NATO (probabil la Paris, la sfârșitul lunii mai 2004), care va marca extinderea Alianței cu numărul de state aprobat.

După acest summit, Parlamentul României trebuie să adopte **Legea de aderare**, respectiv să ratifice Tratatul de la Washington și celelalte 9 acorduri cerute de NATO și abia după aceea România devine membru **de facto** și **de jure** al Alianței Nord-Atlantice.

Pagină realizată de
NICOLAE RADU

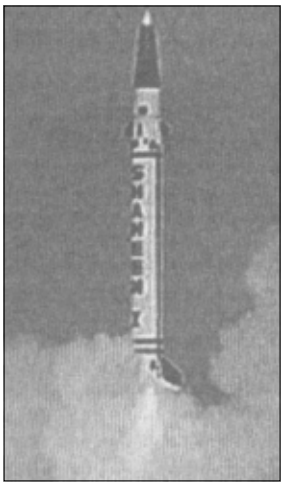
MONDO MILITARE MONDO MILITARE MONDO MILITARE MONDO MILITARE MONDO MILITARE MONDO MILITARE MONDO MILITARE

"EC-120". După cum informează postul **TV TUNIS** și agenția de știri **CHINA NOUĂ**, în viitorul apropiat, China ar putea produce elicoptere militare de transport ușor de tipul "EC-120". Se precizează că, în urma negocierilor cu companiile "EUROCOPTER" și "CHINA AVIATION TECHNOLOGY IMPORT EXPORT CORPORATION (CATIC)", compania "HAFEI AVIATION INDUSTRY" este pe cale să obțină licențele și tehnologia necesare creării unei linii de asamblare a acestui tip de aeronavă. Se estimează că un astfel de acord ar putea fi semnat până la sfârșitul anului în curs. Obiectivul principal al companiei chineze este acela de a satisface cererea internă pentru aceste elicoptere, anticipându-se că în viitorii zece ani piața chineză va absorbi peste o sută de aparate model "EC-120". Reamintim că programul de producere a elicopterului "EC-120" a fost lansat în luna februarie 1990, în baza unui parteneriat între "EUROCOPTER", "CATIC" și "SINGAPORE TECHNOLOGY AIRSPACE INDUSTRY CORPORATION".

"AN-70". Potrivit unor surse militare provenind din Moscova și Kiev, preluate și difuzate de **VOCEA RUSIEI**, autoritățile ucrainene au decis alocarea a încă circa 190 de milioane de dolari companiei aeronautice "ANTONOV", pentru continuarea procesului de producere a avionului militar de transport "AN-70". Inițial, acest program urma să fie finalizat în colaborare cu o serie de firme aeronautice din Federația Rusă. Însă, potrivit unor agenții de presă ucrainene, autoritățile de la Moscova ar avea intenția să renunțe la colaborare. Menționăm că, în ianuarie 2001, o aeronavă de tipul "AN-70", care era testată în zona Siberiei, s-a prăbușit din cauza unor defecțiuni apărute la două dintre motoarele sale. Cu toate acestea, Parlamentul Ucrainei a aprobat programul de producere în serie a aparatului "AN-70" (într-o primă etapă, costurile ar depăși un milion de dolari), avioanele urmând a fi livrate Forțelor Aeriene începând cu anul 2007. Până în prezent, și-au exprimat intenția de a achiziționa aeronave de transport "AN-70" India, Cehia și Federația Rusă.

TEST NATO. După cum relatează agenția **ASSOCIATED PRESS**, miniștrii apărării din țările membre ale NATO și-au testat capacitatea de răspuns la pericole neașteptate de natură teroristă sau pe care le presupun armele de nimicire în masă, printr-un exercițiu de gestionare a crizelor, desfășurat în Colorado Springs – SUA. "Ne propunem ca, prin Forța de Reacție Rapidă a NATO, să fim capabili să rezolvăm orice criză în decurs de ore sau zile, și nu săptămâni, luni sau ani" – a declarat ministrul american al apărării, Donald Rumsfeld. Potrivit sursei citate, primele unități ale F.R.R. au fost activate deja, iar întreaga sa capacitate, de 20.000 de militari, va fi operațională în 2006. Participanții la testul de la Colorado Springs au decis ca următoarea întâlnire, din 2004, a miniștrilor apărării pentru informare și evaluare a stadiului F.R.R. să se desfășoare în România.

LANSĂRI DE RACHETE. Zilele trecute, Pakistanul a efectuat un nou test cu o rachetă cu rază medie de acțiune,



capabilă să transporte focoase nucleare – a anunțat agenția de știri **ASSOCIATED PRESS.** Este cel de-al doilea experiment reușit al Islamabadului în decurs de o săptămână – a precizat un oficial din Statul Major al Forțelor Armate Pakistaneze. "Am efectuat cu succes un nou test cu o rachetă de tipul <<Shaheen 1>> **(foto),** cu o rază de acțiune de 700 de kilometri și capabilă să transporte la țintă orice tip de încărcătură – clasică sau nucleară", a confirmat și purtătorul de cuvânt al armatei pakistaneze, generalul Shaukat Sultan. De notat și faptul că Pakistanul a testat cu succes, cu două săptămâni în urmă, o rachetă sol-sol cu rază scurtă de acțiune model "Hatf III Ghaznavi", care are, de asemenea, capacitate nucleară.

NUMIRE ÎN FUNCȚIE. Din Moscova, **VOCEA RUSIEI** transmite că, având în vedere împlinirea vârstei de 60 de ani a comandantului Trupelor Aeropurtate ale Federației Ruse, generalul-colonel Gheorghi Shpak, cu care prilej acesta și-a prezentat demisia din funcție, ministrul rus al apărării, Serghei Ivanov, a aprobat numirea la comanda Trupelor Aeropurtate a generalului-locotenent Aleksandr Kolmakov. Propunerea a fost făcută de generalul Shpak. Până la acea dată, generalul Kolmakov a îndeplinit funcția de locțiitor al comandantului Regiunii Militare Extremul Orient.

ACHIZIȚIE DE AVIOANE. Reprezentantul Ministerului indonezian al Apărării, generalul Chappy Khakkim, a participat, recent, la activitățile de testare a aeronavelor de luptă de tipul "Su-27" și "Su-30", achiziționate din Federația Rusă. Reluând și difuzând știrea, agenția **FRANCE PRESSE** precizează că este vorba de o primă tranșă de patru aparate (două "Su-27" și două "Su-30"), dar că livrarea de avioane de luptă către Indonezia va continua, acestea urmând să intre în înzestrarea a trei noi unități de aviație, la nivel de escadrilă. De asemenea, Federația Rusă va livra Indoneziei elicoptere de atac de tipul "Mi-35".

ACCIDENT AVIATIC

Agenția de știri **ITAR TASS** informează că, zilele trecute, un avion de bombardament strategic de tipul "Tu-160", aparținând Forțelor Aeriene Militare ale Federației Ruse, s-a prăbușit la șapte kilometri nord de localitatea Stepnoye, situată în regiunea Saratov. Accidentul s-a soldat cu moartea celor patru membri ai echipajului (doi piloți și doi navigatori). Surse militare de la Moscova au precizat că aparatul prăbușit decolase de la baza aeriană Engels și nu avea armament la bord în momentul catastrofei. În urma anchetei întreprinse de autoritățile de la Moscova, s-a ajuns la concluzia că avionul s-a prăbușit la 14 secunde după ce două dintre motoarele acestuia au luat foc, într-un interval de șase secunde. Deși s-a ordonat ca echipajul să se catapulteze, acest lucru nu a mai fost posibil, întrucât sistemul de catapultare s-a activat doar după declanșarea exploziei devastatoare.

"LONE KITE 2003":

MISIUNE ÎNDEPLINITĂ

"LONE KITE 2003" a fost primul exerciţiu de instruire în zbor româno-englez. Rezultat al Parteneriatului Strategic dintre România şi Marea Britanie, exerciţiul a avut o desfăşurare impresionantă de forţe şi mijloace, materializată în opt avioane MiG-21 LanceR, un elicopter IAR-330 echipat în varianta MEDEVAC, un AN-26, mijloace de transport şi 127 de militari, aparţinând Forţelor Aeriene ale României, şi opt aeronave Harrier, două C-130 Hercules, un VC-10, şapte camioane, un autoturism de teren şi 140 de militari, aparţinând Forţelor Aeriene Regale ale Marii Britanii.

Pe durata exerciţiului s-au executat misiuni de interceptare şi însoţire, de sprijin aerian apropiat, trageri şi bombardament individual şi în celulă, zbor în formaţie, respectându-se procedurile şi standardele NATO. De asemenea, în scopul dezvoltării schimbului de experienţă, piloţii români şi englezi au executat misiuni de zbor în echipaje şi formaţii mixte, iar personalul de deservire român a asistat la procesul de refacere a capacităţii de luptă a aeronavelor britanice şi a prezentat, la rândul său, personalului de deservire britanic, modul de control şi refacere a capacităţii de luptă a aeronavelor române.

Participanţi de marcă la unul din momentele exerciţiului: Sorin Encuţescu, secretar de stat în Ministerul Apărării Naţionale, Excelenţa Sa Quinton Quayle, ambasadorul Regatului Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord la Bucureşti, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene ale României

Instruire în comun

Cooperarea militarilor români şi britanici aparţinând Forţelor Terestre în cadrul unor misiuni reale în zone fierbinţi precum Kosovo, Afganistan, Irak este de notorietate. Iar prin desfăşurarea exerciţiului "LONE KITE 2003" s-a consemnat şi prima cooperare dintre militarii români şi britanici aparţinând Forţelor Aeriene.

Comandorul Adrian Marinescu, comandantul detaşamentului român

Căpitan-comandorul Chris Norton, comandantul detaşamentului britanic

Forţele şi mijloacele implicate în exerciţiu au aparţinut Escadrilei 861 Aviaţie Vânătoare, din Baza Aeriană Feteşti, şi Escadrilei 1, din Baza Aeriană Cottesmore. O serie de elemente de infrastructură şi logistică au fost puse la dispoziţie de Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu, locul de desfăşurare a exerciţiului.

Pregătirile pentru derularea în bune condiţii a exerciţiului au fost foarte complexe. Pentru **comandorul Adrian Marinescu, comandantul delegaţiei române,** "LONE KITE 2003" a fost o nouă provocare: "deşi facilităţile oferite de Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu sunt de foarte bună calitate, executarea unui astfel de exerciţiu a presupus o serie de particularităţi, pe care a trebuit să le adaptăm realităţilor de la faţa locului. Abordarea ciclului de planificare-execuţie, comandă-control, sprijin de la sol prin intermediul controlorilor aerieni înaintaţi şi a elementelor de logistică a fost concepută pe o structură care a combinat realizarea misiunilor, aplicarea metodelor şi procedurilor de acţiune de la simplu la complex, întreaga activitate fiind dominată de atingerea unei siguranţe aeriene care să evite apariţia oricărui eveniment perturbator".

Comandorul Victor Strâmbeanu, comandantul Escadrilei 861 Aviaţie Vânătoare, s-a aflat permanent în miezul acţiunii, executând misiuni şi asistând instruirea piloţilor subordonaţi. "Pregătirea pentru <<LONE KITE 2003>> – ne-a precizat comandorul Victor Strâmbeanu – nu a fost nevoie să o facem în acelaşi ritm şi cu aceeaşi amploare cum o făceam pentru alte exerciţii, întrucât piloţii noştri au ajuns aproape de nivelul de operaţionalizare solicitat de NATO. Zborurile de instruire cu piloţii englezi au început chiar din a doua zi a exerciţiului şi au decurs foarte bine. Am plecat de la simplu la complex. Am complicat lucrurile până aproape de un scenariu real. Noi am executat misiuni de apărare în aer, iar când situaţia a impus-o am avut şi rolul de inamici. M-a bucurat nespus faptul că la acest exerciţiu au participat toţi piloţii din Escadrila 861 Aviaţie Vânătoare, inclusiv cea mai tânără generaţie. Până acum, cei tineri învăţau numai din ce le prezentam, din documentele pe care le puneam la dispoziţie. La acest exerciţiu au văzut totul cu ochii lor şi nu se vor mai mira de ce trebuie să facă briefing-ul, să discute separat, doi cu doi, patru cu patru, fiecare misiune în parte, cum trebuie să se coordoneze, să-şi împartă spaţiul aerian şi să acţioneze!"

În timp ce piloţii din primul val erau în plină desfăşurare a misiunilor încredinţate, piloţii din valul doi studiau hărţile cu zonele în care urmau să acţioneze, îşi pregăteau echipamentul şi aşteptau nerăbdători derularea briefing-ului de prânz pentru a primi, ultimele detalii. Cei mai nerăbdători, firesc, de altfel, erau tinerii piloţi.

Locotenentului Cristian Negulescu, anul 2003 i-a adus o serie de evenimente deosebite în viaţă: s-a căsătorit, a participat la primul exerciţiu internaţional şi a zburat avionul Harrier. "Zborul în echipaj mixt cu Harrier – ne-a mărturisit locotenentul – a fost o experienţă extraordinară. Am executat câteva manevre de rutină, dar a fost suficient să realizez diferenţa de generaţii dintre Harrier şi MiG. Aproape la fel de uşor sesizabilă cum este şi diferenţa de pregătire în zbor dintre piloţii tineri englezi şi cei români. Dar tocmai aici este provocarea pentru mine şi colegii mei: să demonstrăm că în condiţii egale putem acţiona la fel de bine!"

Piloţii români din primul val se întorseseră din misiune şi executau debriefing-ul. Unul dintre ei, vizibil supărat, fusese "doborât" de un pilot englez şi îşi analiza evoluţia în zbor pentru a afla unde şi cum greşise. Destul de repede s-a lămurit şi a trecut-o la capitolul experienţă acumulată. De data aceasta fusese doar un exerciţiu!

Experienţa piloţilor englezi, dobândită în nenumărate exerciţii şi, mai ales, misiuni de război, a cântărit greu în "confruntările" cu piloţii români.

Pe **căpitan-comandorul Chris Norton, comandantul escadrilei,** l-am găsit la linia de avioane, pregătindu-se să decoleze cu Harrier-ul. A zburat 2.500 ore, dintre care 2.100 pe Harrier. A executat 36 de misiuni de război de tipul atac la sol în Kosovo şi 25 în Irak. "Aici am găsit toate facilităţile de care aveam nevoie – ne-a precizat căpitan-comandorul Chris Norton –, iar oportunitatea desfăşurării unui astfel de exerciţiu cu piloţii români este binevenită pentru noi. Fiind primul exerciţiu de instruire în comun, am început cu elementele de bază, pentru a construi o relaţie complexă, de viitor".

Coleg de formaţie pentru acea misiune îi era **maiorul Jim Provost, comandant de zbor,** pilot cu o experienţă impresionantă, deşi şi-a început activitatea în anul 1990. A efectuat 3.500 ore de zbor, dintre care 1.300 pe Harrier. A fost, pe durata a trei ani, pilot al formaţiei de acrobaţie aeriană "Red Arrows", timp în care a luat parte la peste 300 de spectacole aeriene. A executat 22 de misiuni de război în Bosnia şi Irak, de tipul sprijin aerian apropiat, atac la sol şi interdicţie aeriană. În 2002, cu ocazia unui exerciţiu similar în Slovacia, a zburat, în formaţie mixtă, MiG-ul 29. Atunci a spus că nu şi-ar dori vreodată ca acel tip de avion să-i fie inamic. Fără ca măcar să bănuiască, misiunea pe care urma să o execute avea să-l determine să afirme acelaşi lucru şi despre MiG-ul 21 LanceR. În misiunea de luptă aeriană fusese "doborât" de **căpitanul Daniel Moise.** Scorul, per total, era egal, întrucât cu o zi înainte... doborâse un MiG-21 LanceR. Întors din misiune, maiorul Jim Provost ne-a precizat că "astfel de exerciţii sunt foarte utile. Indiferent de experienţa pe care o deţinem, avem întotdeauna de învăţat!"

Între timp, şi piloţii din al doilea val plecaseră în misiune. În sălile special amenajate alţi piloţi îşi continuau pregătirea, deşi îşi încheiaseră misiunile de zbor din ziua respectivă. **Căpitanul Ian Bews,** cel mai tânăr dintre piloţii englezi, studia harta zonei în care urma să execute o misiune a doua zi. Absolvent al Universităţii Cambridge, efectuase paşii specifici de instruire în zbor, cu durata de un an pentru fiecare, pe avioanele Buldog, Tucano, Hawk şi Harrier, iar în urmă cu numai două săptămâni se alăturase acestei unităţi operaţionale. "Este primul exerciţiu internaţional la care particip – ne-a mărturisit căpitanul Ian Bews – şi mă simt foarte bine. Cum altfel, mai ales că am avut şansa, pe care o consider unică în viaţă, să zbor în echipaj mixt avionul MiG-21 LanceR? A fost o experienţă deosebită. Ştiu că am viitorul în faţă, de aceea îmi doresc să particip la cât mai multe astfel de exerciţii, iar în următorii zece ani să zbor JSF!"

Spre seară s-au încheiat toate misiunile, după care au urmat debriefing-urile. Se lăsase deja întunericul când mijloacele de transport, având personalul aeronavigant la bord, se îndreptau spre spaţiile de cazare, unde urmau să se odihnească după şi pentru o nouă zi de instruire în comun.

Un vis împlinit în România!

Pentru **căpitanul Emma Harley,** ofiţer de operaţii şi cu relaţiile publice în cadrul Escadrilei 1, participarea la exerciţiul "LONE KITE 2003" a căpătat o semnificaţie cu totul aparte. După absolvirea Universităţii de Avionică din Bristol, a decis să facă parte din Forţele Aeriene Regale ale Marii Britanii. A urmat cursurile de specialitate şi a devenit ofiţer de operaţii. Dar visul ei, încă din copilărie, era să devină pilot. Şi-a dedicat timpul liber acestei pasiuni şi a reuşit cu brio să obţină licenţă de zbor pe avioane ultrauşoare. Dar activitatea zilnică şi-o desfăşura în cadrul unei unităţi operaţionale, înzestrată cu avioane de luptă. Visul de a zbura un avion de luptă, adevărata provocare, era mai intens cu fiece zi. Dislocările din Orientul Mijlociu, unde a participat la misiuni de luptă, i-au îmbogăţit experienţa, dar nu au ajutat-o să-şi împlinească visul. Şansa ei, deşi nici măcar nu bănuia, avea să fie dată de participarea la exerciţiul "LONE KITE 2003".

Comandantul escadrilei, ca o recompensă a activităţilor desfăşurate de-a lungul timpului, a propus-o pentru executarea unui zbor cu avionul MiG-21 LanceR în echipaj mixt, alături de comandorul Victor Strâmbeanu.

"A fost o experienţă fantastică – ne-a mărturisit Emma – pe care, sunt convinsă, nu o voi uita niciodată. La pregătire, comandorul Strâmbeanu mi-a explicat foarte detaliat ce aveam de făcut. Pe parcursul zborului mi-a prezentat locurile deasupra cărora evoluam şi manevrele pe care le efectua. Evoluţia a fost la o altitudine maximă de 2.000 m şi minimă de 200 m. A fost fantastic să pot zbura cu o viteză de 600 km/h şi la o suprasarcină de 3G! Şi pentru ca experienţa să fie completă, comandorul Strâmbeanu mi-a oferit posibilitatea de a efectua câteva manevre uşoare. Visul meu a devenit realitate în România, cu MiG-ul 21 LanceR!"

După cum am remarcat, surâsul Emmei înaintea decolării se transformase, la aterizare, într-un superb zâmbet.

Avea şi de ce!

Căpitanul Emma Harley şi-a văzut visul împlinit: a zburat avionul de luptă românesc MiG-21 LanceR

"LONE KITE 2003" s-a încheiat. Efortul depus în cadrul exerciţiului a fost deosebit, forţele şi mijloacele implicate desfăşurând o multitudine de activităţi, de la cele considerate, poate, mărunte până la cele complexe care au generat, în final, o *misiune îndeplinită* la cele mai înalte standarde.

Căpitan CRISTIAN PREDA

În aplicație, la Mălina

PROFESIONIȘTII DE LA SOCAT

"Cerne" mărunt și des pe aerodrom. Tehnicii Escadrilei 611 supraveghează atenți aglomerarea de nori grei care au împânzit cerul. Privesc în direcția din care vor veni colegii lor, piloții. Privesc, la rându-mi, cerul, căutând febril o "geană" de lumină. Zadarnic! Mă resemnez. "Subiect ratat – îmi zic. Va trebui să caut altul". În aceste condiții, îmi este greu să cred că tragerile de luptă, care ar trebui să finalizeze aplicația tactică a maeștrilor de la SOCAT, vor putea fi executate.

Sosesc! Îi "anunță" zgomotul motoarelor. După câteva minute, cele șase siluete întunecate ale păsărilor de foc se conturează pe cerul plumburiu. Tehnicii le așteaptă de mult. Pe pistă, în ploaie. Măcar de-ar avea unde să-și usuce peste noapte hainele ude…

Ultimele preg`tiri

A doua zi, dimineața, mă trezesc câinii "celulei", lătrând harnici. E semn că tehnicii escadrilei vin la lucru pentru a da deșteptarea uriașelor păsări mecanice. Privesc pe fereastră. E toamnă. Cum altfel aș putea să-mi explic cerul acesta clar, după vremea de ieri? Va fi o zi frumoasă. Mă bucur. Băieții de la SOCAT își vor putea dovedi, o dată în plus, măiestria.

La pistă, învăluit într-un răsărit de legendă, personalul tehnic care deservește aeronavele a început lucrul. E un spectacol de culoare: combinezoane albastre, căști galbene, elicoptere pestrițe și cer purpuriu.

Ca într-un mușuroi de furnici, toată lumea se află în mișcare. Elicopterele sunt dezancorate, dehusate, decarenate și verificate. Pregătirea nemijlocită pentru zbor este executată de maiștri militari, organizați în echipe de lucru. Fiecare echipă are specialitatea ei. Sunt verificate instalația electrică, instalația radio, sistemul de control al focului, sistemul de navigație, celula motor, armamentul și sistemul de observare. Rezultatele acestor verificări sunt consemnate în fișa de pregătire a aeronavei pentru zbor.

În acest timp, la "celulă", piloții primesc ultimele detalii despre condițiile de executare a misiunii. După briefing, se îndreaptă către elicoptere. O dată pornit motorul, începe verificarea la sol a parametrilor de funcționare a elicopterului. După câteva minute, primul aparat se desprinde de la sol, evoluează către aliniamentul de înarmare, se rotește lent și rămâne pironit la numai cinci metri deasupra pistei, lăsând asistenței impresia unui stop cadru efectuat în timpul derulării unui film. Preț de câteva zeci de secunde, elicopterul rămâne nemișcat, sfidând gravitația. În acest răstimp, pilotul execută verificarea la punct fix a aeronavei. O dată încheiată procedura, elicopterul aterizează. Este ultimul popas înainte de plecarea în misiune.

În punctul de pregătire a muniției, organizat la câteva zeci de metri de pistă, grupa de înarmare asamblează focoasele la încărcătura de luptă a proiectilelor reactive nedirijate.

Căpitanul Florin Maican, inginerul de serviciu la start, cel care organizează din punct de vedere logistic această misiune, îmi spune că înarmarea elicopterelor este operațiunea cu cel mai mare grad de risc din cadrul procedurii de pregătire a misiunii, însă nu are nici cele mai mici emoții, câtă vreme această activitate este coordonată de colegii săi, **locotenenții Răzvan Roman** și **Roberto Sternat.** Tot aici lucrează și alți oameni de ispravă, precum **maiștrii militari Cristian Ionescu** și **Ionuț Crișan.**

După alimentarea aeronavelor cu combustibil, unul dintre elicoptere – cel cu misiune MEDEVAC, mă lămurește **locotenent-comandorul Cătălin Ifrim,** observator al Comandamentului Operațional Aerian Principal la această aplicație – pornește către poligon, la bordul acestuia aflându-se conducătorul tragerii, navigatorul, doi paramedici și o grupă de armurieri. Acolo vor întâlni o altă echipă, formată din grupa de asanare și cea de geniu, care a pregătit poligonul pentru această misiune.

Grupa de înarmare începe transportul muniției. În câteva minute, lăzile cu proiectile se află în punctele de înarmare a aeronavelor. Operațiunea de alimentare cu muniție a elicopterelor se desfășoară fără incidente.

Antrenamentul face diferența

Căpitanul Claudiu Alexandru, pilot-șef în cadrul Escadrilei 611, este cel mai tânăr pilot participant la această aplicație. Face parte din promoția 1996 și a efectuat până în prezent 250 de ore de zbor pe elicopter. Aflu de la el că avionica acestei aeronave este deosebit de complexă, necesitând foarte multe ore de pregătire teoretică. Marele avantaj este acela că sistemul permite pregătirea practică a pilotului ca trăgător, în cadrul programului de simulare a tragerilor. Rezultatele foarte bune obținute la aceste exerciții îl îndreptățesc pe Claudiu să pornească optimist în misiune. Îi urez succes!

Comandorul Laurențiu Simionescu – comandantul Bazei 61 Elicoptere

Imediat după înarmarea elicopterelor, acestea sunt luate în primire de către echipaje. Piloții și mecanicii de bord își ocupă pozițiile. Pornesc motoarele. După un timp, mecanicii de bord coboară din aeronavă și mai dau un ocol în jurul acesteia, pentru a se convinge că totul este în regulă. E ultima verificare a elicopterelor înainte de decolare. Imediat ce mecanicii de bord își reocupă pozițiile în elicoptere și ușile acestora se închid, armurierii desigurantează sistemele de inițiere a loviturilor. Cu această operațiune, pregătirile s-au încheiat. Elicopterele decolează, unul după altul. Începe misiunea!

Dincolo de orizont

Elicopterele au dispărut de mult, dincolo de linia orizontului. **Maistrul militar Daniel Ilie** este, însă, cu… ochii pe ele. La postul său, în stația de la sol pentru comunicații, primește date – imagine și voce – de la bordul elicopterelor. Prin intermediul acestui sistem mobil, operatorul poate recepționa imaginile înregistrate de echipajul elicopterului aflat în misiune, permițând ofițerului cu pregătirea de luptă să ia deciziile cele mai bune, pornind de la situația tactică existentă în teatrul de operații.

Primul elicopter întors din poligon aterizează, curmând liniștea care pusese stăpânire pe aerodrom. Echipa tehnică se află la posturi. O dată cu oprirea motorului, misiunea echipajului se încheie. Intenționez să-i întreb pe piloți care au fost rezultatele tragerii. Renunț. Buna dispoziție revărsată pe aerodrom cu fiecare echipaj întors din misiune nu lasă loc de întrebări. "FOARTE BINE!" – ne… spune zâmbetul comandantului Bazei 61 Elicoptere, **comandorul Laurențiu Simionescu,** la întoarcerea din misiune. De fapt toate echipajele au tras foarte bine. Să precizăm că acestea au fost comandate de **locotenent-comandorii Eugen Suciu, Constantin Grigore, Marius Dumitru** și **căpitanul Aurelian Badea.**

Pe drumul către casă, în autobuzul Escadrilei 611, încerc o introducere. E greu să descrii în cuvinte profesionalismul băieților de la SOCAT. "Ce asfințit magnific!" – exclamă cineva în dreapta mea. Se înserează. Înaintăm spre București. În stânga drumului apune soarele, iar în dreapta răsare luna. E întuneric. Nu pot să mai scriu. Undeva, în spate, cineva își etalează cunoștințele gastronomice, oferindu-le celorlalți o rețetă de pește la cuptor. "Cel mai bun pește este cel la conservă!" – îl necăjește, haios, un coleg. Nu mă întorc. Îl recunosc după vocea răgușită. E unul dintre cei ce-au stat în ploaie…

Înarmarea aeronavei – o operație dificilă, complexă, delicată

Locotenent
CIPRIAN PĂTRAȘCU

VIEȚI SALVATE DE ELICOPTERIȘTI MILITARI

Exercițiul "LONE KITE 2003", recent încheiat, a consemnat și un aspect inedit: executarea unei acțiuni reale de evacuare medicală, prin care au fost salvate două vieți!

Locotenentul Drăguș Tudose, medic-șef în Baza Aeriană Fetești, implicat direct în acțiunea de salvare, ne-a oferit detalii despre acea zi specială: "Îmi amintesc de parcă s-ar fi întâmplat ieri. Era 8 octombrie și decolasem cu un elicopter IAR-330 Puma echipat în varianta de evacuare-medicală. Ne-am deplasat în poligonul Mălina pentru a îndeplini acțiuni specifice în caz de accidente. Echipajul, format din **comandorul Viorel Vasiliu, comandant, locotenentul Viorel Cojocaru, copilot, maistrul-militar Ștefan Baciu, tehnic de zbor, caporalul Mihail Cristinel, paramedic,** aparținea Bazei Aeriene Mihail Kogălniceanu. La un moment dat am fost contactați de către **comandorul Victor Luchian, comandantul Bazei Aeriene Mihail Kogălniceanu,** care ne-a comunicat că trebuie să ne deplasăm în Delta Dunării pentru o acțiune umanitară. Am decolat și, pe parcursul zborului, care a durat 40 de minute, am primit detalii în legătură cu locul în care urma să acționăm. La destinație am găsit o femeie, aflată la a doua sarcină, cu un travaliu în debut de trei ore, blocat în evoluție și cu iminență de rupturâ uterină. Mai pe înțelesul tuturor, copilul începuse să se nască, dar apăruse o problemă ce putea duce la decesul mamei și pruncului. Am preluat pacienta de pe o șalupă a serviciului de ambulanță Tulcea și i-am montat o perfuzie, administrându-i totodată calmante și medicație specifică. A urmat un zbor de 20 de minute până pe stadionul din orașul Tulcea, unde am fost așteptați de o ambulanță. Pacienta a fost transportată la spital, unde i-a fost efectuată o operație de cezariană. Pe durata zborului de întoarcere către poligonul Mălina ni s-a comunicat că pacienta născuse un băiețel. Atât mama cât și copilul erau bine, sănătoși! A fost prima acțiune reală de evacuare medicală la care am participat. Pe timpul derulării activității nu am avut timp decât pentru a mă concentra la ceea ce aveam de făcut. După aceea, firesc, am simțit o satisfacție deosebită!"

Echipajul salvator (de la stânga la dreapta): locotenent Viorel Cojocaru, comandor Viorel Vasiliu, caporal Mihail Cristinel, locotenent Drăguș Tudose, maistru militar Ștefan Baciu

Comandorul Viorel Vasiliu, comandantul echipajului, poate fi considerat un veteran al misiunilor reale de evacuare medicală. "Dar cu fiecare misiune de acest gen – ne-a mărturisit comandorul Vasiliu – satisfacția profesională capătă dimensiuni aparte, înălțătoare". **(C.P.)**

Cuvântul de ordine: transformarea

Managementul resurselor umane în perspectiva integrării României în NATO (I)

Pasul făcut de România în noiembrie anul trecut, la Praga, este unul istoric. Ne înscriem în clubul ţărilor moderne, care fac parte dintr-o alianţă a dezvoltării, a afirmării nu numai în domeniul militar, ci pe toate planurile vieţii sociale, politice, economice etc. Începând cu primăvara anului viitor, armata noastră va lua parte la procesul decizional şi executiv din sânul Alianţei. Este o calitate care ne onorează, dar ne şi obligă, în acelaşi timp. Ne obligă să fim în măsură să participăm, aşa cum ne-am angajat, cu forţe şi mijloace specifice la îndeplinirea unor misiuni în cooperare sau în compunerea structurilor multinaţionale ale NATO.

Dar, deşi am beneficiat de timp de pregătire, din 1994, când am devenit parteneri de cooperare în cadrul Programului Parteneriat pentru Pace (PfP), şi până în prezent, încă nu suntem pe deplin pregătiţi la toate capitolele. Nu suntem însă nici nişte începători! Dispunem de personal foarte bine instruit, atât în şcoli din ţări membre ale NATO, cât şi în misiuni sau exerciţii comune. Componente militare româneşti au dovedit constant creşterea nivelului de pregătire şi înţelegere a fenomenului militar modern. Avem ofiţeri care au participat sau chiar au condus structuri în cadrul exerciţiilor NATO/PfP, ofiţeri care au lucrat sau încă mai lucrează, cu funcţii importante de stat major, în cadrul structurilor NATO, ofiţeri de legătură la nivelul comandamentelor militare aliate sau ale coaliţiilor create pentru combaterea terorismului, cursanţi sau absolvenţi ai şcolilor NATO şi ai instituţiilor militare de cel mai înalt nivel din ţări membre ale Alianţei.

Cocardele româneşti de pe aparatele de zbor sunt deja cunoscute în lume, fie că este vorba despre aeronavele "Hercules" pe teatrele de operaţii din Afganistan sau Orientul Mijlociu, fie că avem în vedere LanceR-ul sau SOCAT-ul care şi-au făcut simţită prezenţa în toată Europa, de la Est la Vest şi de la Nord la Sud, cu ocazia exerciţiilor sub egida NATO sau bilaterale, sau în momentele pline de emoţie şi profesionalism ale demonstraţiilor aeriene.

Înnoirile din Forţele Aeriene ale României

Chiar din anii premergători invitării ţării noastre la negocierile de aderare la NATO, era de la sine înţeles că trebuie să ne adaptăm la cerinţele Alianţei, ca parte integrantă a acesteia, atât ca dimensiune, cât şi ca pregătire. După integrarea **de facto** şi **de jure,** în mai 2004, România va face parte dintr-o organizaţie nouă, transformată, cu o capacitate operaţională crescută, flexibilă, mobilă, în măsură să desfăşoare o gamă largă de misiuni destinate apărării propriilor teritorii, promovării păcii şi stabilităţii, a democraţiei în lume. În acest context, Forţele Aeriene se află în plin proces de înnoire, de transformare, o dată cu întreaga armată, pentru a răspunde cerinţelor privind asigurarea capacităţii de operare în comun cu armatele ţărilor membre ale Alianţei Nord-Atlantice. Este un proces care implică înnoiri din toate punctele de vedere, o nouă filozofie, o nouă concepţie. Plecând de la ţelul nostru, fixat încă din faza de "partener" al Alianţei şi întărit o dată cu invitarea ţării noastre de a adera la NATO, acela de a deveni o forţă mai mică, mai flexibilă, dar eficientă, interoperabilă cu forţele similare ale Alianţei, Forţele Aeriene şi-au stabilit "dimensiunea" şi configuraţia şi au pus în aplicare un plan vizând reorganizarea structurală şi modernizarea la toate nivelurile.

În acest amplu proces, resursele umane capătă valenţe noi. **Elementul uman** din ecuaţia forţelor aeriene, cea mai importantă capacitate ce urmează să fie pusă la dispoziţia Alianţei, devine elementul principal supus atenţiei organelor de decizie. La structuri noi, construite pentru îndeplinirea obiectivului fundamental al apărării naţionale a ţării, prevăzut în Strategia militară a României – realizarea capacităţii militare necesare şi adecvate pentru apărarea suveranităţii şi independenţei naţionale, a integrităţii şi unităţii teritoriale, a democraţiei constituţionale şi a statului de drept –, dar şi ca urmare a angajamentelor pe care ţara şi le-a asumat în cadrul Alianţei, se impune aplicarea unei noi concepţii privind managementul resurselor umane. Este bine ştiut că succesul tuturor organizaţiilor, şi cu atât mai mult al celei militare, depinde tot mai mult de calitatea resurselor umane, oamenii constituind bunul cel mai de preţ al unei organizaţii, pilonii ei de bază.

Structurile din compunerea Forţelor Aeriene ale României au parcurs, în marea lor majoritate, procesul restructurării. În cadrul acestuia, au loc modificări atât ale "formei" structurii, cât şi ale dimensiunii acesteia. Conceptul de structură piramidală, specific organizaţiilor de tip militar, ierarhic, se aplică şi la modelarea structurilor din subordinea Statului Major al Forţelor Aeriene. Raportul de 1/3 între numărul posturilor de ofiţeri şi al celor de subofiţeri (coloana vertebrală a structurii) este un deziderat al punerii în aplicare a conceptului de forţă flexibilă, modulară, profesionalizată. Militarii în termen vor fi înlocuiţi treptat, cu militarii profesionişti, angajaţi pe termen determinat. Condiţiile de lucru vor căpăta şi ele caracter de modernitate, la fel ca şi exercitarea actului de comandă.

Reducerea la strictul necesar a circulaţiei hârtiei, ca suport al informaţiei, şi înlocuirea, acolo unde este posibil, cu informaţia pe suport electronic, este un alt element care necesită adaptări, nu numai la nivel fizic, al echipamentelor în sine, dar şi la nivel mental, conceptual. **Înnoirea trebuie să înceapă de la nivelul transformărilor în pregătirea personalului!**

Procesul de restructurare are, pe lângă aspectele benefice ale construirii unor structuri moderne, fiabile, încadrate cu personal pregătit corespunzător, şi unele aspecte mai puţin acceptate de anumite segmente ale personalului existent în prezent în structurile care nu au fost încă "transformate". Este vorba despre aplicarea Ghidului carierei militare şi a instrucţiunilor conexe ce se pun în aplicare cu ocazia selecţionării pentru încadrarea noilor structuri. Nu este foarte greu de înţeles că o parte a personalului va fi nevoit să părăsească sistemul, deoarece pregătirea unor cadre militare nu se ridică la nivelul minim al acceptabilităţii, adică nu au parcurs acele stadii de pregătire necesare fiecărui grad şi fiecărei funcţie în parte. Dacă ne referim la categoria ofiţeri, aici situaţia este şi mai complicată, pentru că numărul acestora este mult mai mare decât cel al posturilor. Prin activităţile de cuantificare a pregătirii intelectuale a fiecăruia în parte şi de ierarhizare după grade, se stabileşte cine poate să candideze pentru încadrarea funcţiilor prevăzute în noile state de organizare şi cine trebuie să înceteze raporturile de muncă încheiate cu instituţia militară.

Datorită structurii de tip piramidal, care implică rămânerea în sistem a unui număr din ce în ce mai mic de ofiţeri cu grad superior, pe măsură ce se înaintează în grad, dar şi în funcţie de dinamica de formare a ofiţerilor, adaptată la alte criterii decât cele din prezent, s-a ajuns la situaţia în care există un excedent de ofiţeri cu gradul de maior sau locotenent-colonel. În acest segment, presiunea este destul de mare, mai ales datorită faptului că aceşti ofiţeri sunt relativ tineri şi nu au încă, în marea lor majoritate, vechimea minimă de 20 de ani pentru a primi o pensie de serviciu, la trecerea în rezervă. Legiuitorul a prevăzut, însă, unele măsuri de protecţie socială în aceste cazuri. Există, astfel, procedura punerii la dispoziţie (pe timp de trei luni) a cadrelor, timp în care trebuie găsită o soluţie de încadrare. Soluţia poate fi încadrarea pe o funcţie din statele de organizare ale unităţilor subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene, sau din alte unităţi ale armatei, sau încadrarea pe "grupuri de sprijin", adică pe funcţii create în mod special, temporar, pentru cadrele militare care doresc să mai rămână în activitate sau nu au putut fi încadrate şi nu au 20 de ani de vechime în serviciu. Ce se întâmplă, însă, cu cei care între timp împlinesc 20 de ani de vechime în serviciu? Evident că vor părăsi sistemul, dacă în timpul cât s-au aflat în "grupul de sprijin" nu s-au găsit soluţii de încadrare pentru ei.

Managementul carierei

Problema pregătirii cadrelor militare şi salariaţilor civili a căpătat şi ea o nouă interpretare. Dacă până acum se mai pregăteau "pe stoc" cadre militare, adică erau trimişi, în special ofiţeri, la diverse cursuri, în ideea că *poate vor avea nevoie* sau *poate contează la punctaj*, acum acest lucru nu mai este posibil, deoarece avem sarcini de pregătire a "grupurilor ţintă", a unităţilor operaţionalizate şi în curs de operaţionalizare, a celor destinate executării unor misiuni sub comanda NATO, precum şi a cadrelor militare care urmează să încadreze funcţii în structuri ale Alianţei.

Nu vom prezenta aici categoriile de cursuri, pentru că acestea sunt cunoscute. Detalii se pot obţine de la structurile de personal din fiecare unitate. Ceea ce aş dori să accentuez este faptul că trebuie să fim conştienţi şi interesaţi de propria noastră devenire în cadrul sistemului militar. **Fiecare dintre noi ne vom modela, trebuie să ne modelăm, evoluţia în carieră!** Managerii de carieră vor acorda consiliere în probleme ale carierei militare. Ei vor fi în măsură să spună fiecăruia dintre noi ce tipuri de cursuri trebuie urmate şi ce funcţii trebuie îndeplinite pentru a ajunge în posturi de conducere la nivel de subunitate, unitate sau la eşaloane superioare, în structuri naţionale sau NATO. Comisiile de selecţie vor analiza încadrarea unor funcţii vacante din structurile gestionate. Va fi o muncă de mare răspundere şi, de aceea, managerii de carieră vor fi selecţionaţi dintre cei mai buni ofiţeri, ei înşişi foşti comandanţi sau şefi la diverse eşaloane. Problema pregătirii acestora, verificarea lor, a rotirii pe alte funcţii după o anumită perioadă, va sta ca punct prioritar în atenţia comandanţilor, în scopul eliminării subiectivismului, a rutinei şi, implicit, a posibilităţii de interpretare greşită a perspectivei de dezvoltare a cadrelor din aria lor de responsabilitate.

În noua structură a Statului Major al Forţelor Aeriene, care va intra în vigoare la începutul lunii noiembrie curent, vor exista compartimente specifice în cadrul serviciului resurse umane şi, anume, birourile managementul carierei şi managementul dezvoltării, care se vor ocupa în mod direct cu consilierea personalului pentru evoluţia acestuia în carieră. Cele două module, create ca urmare a nevoii de a răspunde cerinţelor înscrise în Ghidul carierei militare şi alinierii la standardele Alianţei şi ale Uniunii Europene, vor avea ca domeniu de activitate studiul şi îndrumarea dezvoltării personalului militar. Cei care le încadrează vor fi ajutaţi în munca lor de către sistemele moderne de calcul. Sistemul informatizat de gestiune a personalului este deosebit de util în managementul performanţei şi în implementarea politicilor şi procedurilor privind managementul carierei. Actualizarea permanentă a bazelor de date în funcţiune şi utilizarea unor sisteme expert, softuri care folosesc cunoştinţe specializate, facilitează rezolvarea problemelor specifice de management al resurselor umane precum evaluarea postului, luarea deciziilor privind dinamica de personal şi întocmirea listelor de candidaţi pentru promovarea în funcţii. În consecinţă, managerii de carieră trebuie să aibă cunoştinţe de utilizare a calculatorului, experienţă în aprecierea personalului, experienţă de comandă şi să cunoască politicile de resurse umane la nivelul Forţelor Aeriene.

(continuare în numărul viitor)

Comandor
TACHE JURUBESCU
şeful Serviciului resurse umane

Reporter la brigada de rachete sol-aer "General Nicolae Dăscălescu"

SERVICIUL AUTO – DISCIPLINĂ, PROFESIONALISM, PERFORMANȚĂ

Marea unitate se sprijină și contează pe ei în fiecare moment. Ei, nu atât oamenii, ca persoane, cât entitatea, ca sistem. Orice misiune sau activitate din programul zilnic depinde și de ei. Foarte rar sunt văzuți, dar prezența lor este resimțită în fiecare autovehicul care intră sau iese pe poarta unității. De la aprovizionarea cu alimente și până la transportul rachetei pe rampă. Toate acestea au o legătură directă, indisolubilă cu ei, oamenii de la serviciul auto. Și cu mașinile "lor". Și cu disciplina și profesionalismul lor fără reproș. Despre acești oameni minunați va fi vorba în reportajul de față.

RESTRUCTURAREA: EFICIENȚĂ ȘI EFICACITATE

Pentru a avea o vedere de ansamblu a ceea ce înseamnă serviciul auto al brigăzii de rachete sol-aer despre care scriem, trebuie spus de la început că această mare unitate are misiunea de a apăra spațiul aerian al Capitalei și de a cerceta, prin radiolocație, zona de sud a țării, unitățile ei fiind dislocate în opt județe. Pentru îndeplinirea acestei misiuni, brigada are în compunere divizioane de rachete sol-aer cu rază medie, un Divizion Conducere Automatizată, divizioane tehnice pentru pregătirea rachetelor, un batalion și mai multe companii de radiolocație.

Tehnica auto din dotarea brigăzii este foarte diversificată, cuprinzând atât mărci indigene (DACIA, ARO, SAVIEM, RABA), cât și din import (ZIL 131, URAL 375, TATRA 813, Kraz 255B, GAZ 66). Numărul autovehiculelor aflate în înzestrarea serviciului este impresionant, de ordinul sutelor. Numai în cadrul comandamentului

Maiorul Daniel Caraman – un manager priceput

susținute permanent de profesionalismul celor care au organizat activitățile și de disciplina, rigoarea și spiritul de răspundere ale celor care au executat misiunile în timp util și fără incidente majore. "Siguranța acestor operațiuni este un lucru absolut remarcabil – ne spune maiorul Daniel Caraman, șeful serviciului și ofițer 3 cu planificarea logistică, dacă ținem cont de faptul că numai

Căpitanul ing. Daniel Kulcsar: "omul care sfințește locul"

există 40 de mașini, iar fiecare divizion de foc dispune, la rândul său, de mai mult de 30 de autovehicule. La acestea se adaugă, desigur, autovehiculele divizioanelor tehnice și cele ale companiilor de radiolocație.

Procesul intensiv de restructurare și reorganizare la care a fost solicitat Statul Major al Forțelor Aeriene, a implicat, în mod necesar și firesc, și serviciul auto al Brigăzii. Astfel, desființarea regimentelor de rachete sol-aer din unele garnizoane în cursul anului trecut, precum și a Bazei Aeriene de la Craiova a avut ca efect direct preluarea de la aceste unități a tot ceea ce a însemnat tehnică auto de către serviciul similar al brigăzii. Astfel de activități complexe au presupus o impresionantă desfășurare de resurse umane și materiale, activitățile de transport, dintr-o garnizoană în alta, s-au întins, anul acesta, pe durata a 14 săptămâni și au implicat circa 60 de autovehicule, care au parcurs mai mult de 120.000 de kilometri"...

Executarea în siguranță și în timp util a acestor transporturi a fost posibilă datorită planificării judicioase și unitare de către comanda unității, împreună cu organele de specialitate din compartimentul logistic, dar și de înaltul profesionalism al conducătorilor de autovehicule (militari angajați pe bază de contract și salariați civili). Cum, de asemenea, cooperarea foarte strânsă între organele de planificare și factorii de răspundere ai subunităților implicate în această activitate, suportul logistic permanent acordat pentru menținerea continuității și planificarea în cele mai mici detalii a transporturilor (documente, cazare, aprovizionare cu combustibil lichid și materiale) au condus la încadrarea corespunzătoare a curselor în spațiu și timp.

Din perspectiva serviciului auto, restructurarea a avut ca efect final întinerirea într-o oarecare măsură a parcului de autovehicule al brigăzii, prin preluarea autovehiculelor de generație mai nouă, concomitent cu scoaterea din funcțiune a celor uzate moral și tehnic, cum a fost cazul ZIL-ului 157, autovehicul fabricat în anii '60 și care nu mai corespundea cerințelor actuale. Acesta a fost înlocuit în totalitate cu ZIL 133, autovehicul intrat în serviciu în anul 1985, care, deși prezintă norma în exploatare depășită (aceasta fiind de cinci ani), este încă un autovehicul fiabil, toate mașinile de acest tip din divizioanele de foc ce asigură serviciul de luptă "Poliție Aeriană" fiind operaționale. De altfel, acesta este și "vedeta" serviciului auto al unui divizion de foc, caracteristicile sale tehnice permițându-i tractarea semiremorcii cu racheta sol-aer în orice condiții meteorologice și de teren accidentat. "Probleme ar putea apărea însă în timp – își exprimă temerea maiorul Caraman –, datorită faptului că nu există, în momentul de față, contracte încheiate pentru piese de schimb și consumabile". Aflăm, însă, că se lucrează la actele de scoatere din funcțiune a autotractoarelor pe șenile, acestea fiind introduse în serviciu în anii 1957-1958 și având o normă de exploatare de peste 20 de ani, cu mult peste norme.

Căpitanul Daniel Kulcsar, ofițer cu mentenanța autovehiculelor, este unul dintre cei mai experimentați componenți ai actualei echipe, desfășurându-și activitatea neîntrerupt în cadrul serviciului auto al brigăzii din anul 1992 și până în prezent. Un adevărat profesionist! Deși sarcinile lui de serviciu au fost marcate în unele momente de o complexitate și de o amploare aproape epuizante, a găsit timpul și forța necesare pentru a-și desăvârși formația profesională, în prezent fiind licențiat al Facultății de Automobile Rutiere din cadrul Politehnicii București. În baza acestor studii, a susținut examen la Academia Tehnică Militară și Direcția Management Resurse Umane în vederea încadrării pe o funcție de inginer, examen promovat cu brio.

Ca ofițer ce răspunde de exploatarea și reparațiile autovehiculelor, căpitanul Kulcsar consideră că lipsa bazelor de mentenanță (în prezent mai există una singură, la Craiova), cele care ar trebui să asigure reparațiile medii și capitale, generează blocarea fluxului autovehiculelor ce ar necesita efectuarea acestor reparații. În prezent, atelierul auto al brigăzii trebuie să execute, singur, majoritatea nevoilor de mentenanță la tehnica din dotare. O soluție ar fi în condițiile actuale externalizarea serviciului de reparații către bazele de reparații civile, cel puțin în ceea ce privește autovehiculele de producție indigenă. Astfel, multe dintre problemele generate din cauze obiective și-ar găsi rezolvarea, iar serviciul auto ar deveni mult mai eficient.

OAMENI DE NĂDEJDE

Procesul restructurării nu a avut urmări doar în privința tehnicii, ci și-a lăsat amprenta și asupra personalului, evidențiindu-se atât profesionalismul, cât și devotamentul, spiritul de sacrificiu în executarea îndatoririlor de către întregul colectiv al serviciului. Fie că sunt încadrați pe funcții, fie că sunt detașați în vederea susținerii activităților, toți cei implicați în arma auto a brigăzii au realizat, în urma nenumăratelor misiuni îndeplinite cu succes, un grup deosebit de sudat. Acest aspect generează un climat psihosocial și psihomoral pozitiv, care are darul de a compensa micile neajunsuri cotidiene și contribuie la bunul mers al lucrurilor.

Astfel, deși activitățile planificate în ultima perioadă au fost deosebit de ample și s-au desfășurat într-o perioadă de timp relativ mică, maiorul Caraman ne asigură că nici celelalte activități, specifice serviciului auto, nu au fost neglijate, ele desfășurându-se la momentele planificate, pentru că aici orice greșeală, orice ezitare poate avea urmări din cele mai neplăcute. Datorită eforturilor susținute, depuse de către întregul efectiv, serviciul auto nu a înregistrat nereguli majore în îndeplinirea atribuțiilor, "ieșind" destul de bine și la controalele pe linie de specialitate. Pentru prevenirea abaterilor de orice fel, au fost întreprinse lunar, trimestrial și semestrial analize ale motokilometrilor efectuați și ale eventualelor nereguli apărute pe parcurs. De asemenea, s-au executat: lunar – pregătirea de specialitate a maiștrilor militari și subofițerilor și s-au efectuat verificări prin teste de tip grilă; trimestrial – verificarea posesorilor de permise auto. Convocările bianuale privind trecerea tehnicii la exploatarea de sezon au fost tratate, de asemenea, cu maximă responsabilitate. Și, drept dovadă a celor amintite, căpitanul Kulcsar îmi spune că, în acel moment, locotenentul Marian Bode se află pe teren, la un divizion, pentru a verifica activitatea desfășurată cu ocazia trecerii tehnicii auto la exploatarea de iarnă. Profită de ocazie și îl evidențiază pe ofițer ca fiind un specialist de perspectivă, care se remarcă atât prin modul de îndeplinire a sarcinilor, cât și prin interesul dovedit pentru propria pregătire, fiind student în anul III al Academiei de Științe Economice.

UN VIS DEVENIT REALITATE: TITLUL DE SPECIALIST DE CLASĂ

La depozitul de piese auto al unității, îl întâlnim pe maistrul militar Virgil Chelu, promoție 1976. Acesta ne spune că, după ce și-a făcut ucenicia la un divizion tehnic, unde a fost încadrat pe funcția de șofer (devenind în acest timp un adevărat "îmblânzitor" de ZIL-uri), a fost numit, în urma rezultatelor obținute, pe o funcție în cadrul comandamentului. Pe chipul său deslușesc, printre cutele lăsate de trecerea timpului, o satisfacție aparte, ce nu are de-a face cu apropiata pensionare. Îmi spune că motivul satisfacției sale este recunoașterea unui drept care mulți ani a reprezentat un vis. Acest vis, devenit acum realitate, este titlul de specialist de clasă în arma auto. De altfel, la examenul desfășurat în urmă cu o lună au participat toate cadrele, militarii angajați pe bază de contract și salariații civili încadrați la serviciul auto în cadrul brigăzii. Profesioniști desăvârșiți în practica de zi cu zi, examenul a avut darul de a confirma acest lucru.

ZIL 131 în poziție de luptă

Deși problemele sunt inerente, iar timpul nu este de fiecare dată cel mai bun aliat al lor, oamenii de la serviciul auto al Brigăzii de rachete sol-aer "General Nicolae Dăscălescu" își fac cu prisosință, zi de zi, datoria, de cele mai multe ori depășindu-și atribuțiile specificate în fișa postului, conștienți de faptul că orice inadvertență ivită se răsfrânge asupra bunului mers al lucrurilor în cadrul unității. Pentru eforturile depuse, ei și-au câștigat respectul colegilor și stima șefilor și, iată, onoarea de a deveni "eroii" reportajului de față...

Locotenent
MIRCEA BARAC

UN PROIECT ROMÂNESC VIABIL, DE ACTUALITATE –

AVIONUL FĂRĂ PILOT

La ora actuală, în România se află în derulare, conform Planului Național de Cercetare și Dezvoltare al Ministerului Educației și Cercetării, ca principal finanțator, subprogramul cu tema: ,,Tehnologii și sisteme spațiale aerospațiale". Acesta are drept scop realizarea unui sistem de comandă, control și comunicație pentru o platformă aeroportată, adică realizarea unui avion fără pilot.

Autoritatea contractantă a proiectului este Agenția Spațială Română, iar participanții la cercetarea-dezvoltarea produsului sunt: Agenția de Cercetare pentru Tehnică și Tehnologii Militare (A.C.T.T.M.), Institutul Național de Cercetări Aerospațiale "Elie Carafoli" (I.N.C.A.S.) și S.C.ROMARM S.A., care sunt, totodată, și cofinanțatori ai proiectului.

Domnul ing. Florentin Șperlea, în calitate de responsabil de proiect din partea I.N.C.A.S., și sublocotenent ing. Cristian Căpriță, în calitate de șef de proiect din partea A.C.T.T.M., au avut amabilitatea de a ne oferi câteva informații referitoare la acest proiect.

– Domnule inginer Șperlea, există, într-adevăr, posibilități de realizare a unui astfel de avion în țara noastră?

– Problematica legată de avionul fără pilot de mici dimensiuni poate fi abordată în contextul economic actual din România, deoarece nu implică costuri, cerințe tehnologice sau materiale care să ne depășească posibilitățile, iar echipamentele din import nu sunt scumpe și nu fac parte din categoria celor cu embargou tehnologic. Avionul fără pilot poate fi făcut operațional pentru o sumă întreagă de misiuni, doar opțiunea pentru o foarte mare complexitate a sistemului implicând, probabil, un import de componente performante necesare echipării.

– Care este destinația și ce avantaje prezintă realizarea acestui proiect în România?

– Din punct de vedere militar, scopul principal urmărit prin întrebuințarea avioanelor fără pilot este îndeplinirea cu eficacitate a misiunilor prin evitarea de pierderi de avioane de luptă și piloți.

Folosirea aparatelor de zbor fără pilot în misiuni de luptă prezintă următoarele avantaje: costul de fabricație este relativ scăzut comparativ cu avioanele destinate efectuării misiunilor de cercetare; vulnerabilitatea redusă în timpul zborului spre

obiectivul inamic și spre locul de recuperare, întrucât înălțimea de zbor este cuprinsă între 60 și 100 de metri, inferioară înălțimii minime de descoperire pentru stațiile de radiolocație; vulnerabilitate mică datorită reflectării reduse a radiațiilor de radiolocație prin suprafețele ce le are și prin utilizarea materialelor plastice și compozite în construcția aripilor, ampenajelor și fuzelajului; cheltuieli nesemnificative pentru întreținerea tehnică și pregătirea misiunilor; personal puțin pentru deservirea pregătirii, amplasării și lansării; posibilități de lansare multiple (de la sol, de pe mare și din aer); transmiterea tuturor datelor în timp real centrului de conducere a misiunii și de aici tuturor compartimentelor operative în achiziționarea datelor; fără limite impuse de capacitatea fiziologică umană în ceea ce privește manevrabilitatea în zbor.

– Care ar fi durata de realizare a unui astfel de proiect și ce obiective trebuie să atingă acesta?

– Proiectul a demarat în luna octombrie 2001 și va fi finalizat în iunie 2004, incluzând în această perioadă câteva etape: studiul de concept privind realizarea sistemului de comandă, control și comunicație, un model experimental și un prototip care să poată satisface: precizia de urmărire a unei traiectorii programate în condiții de zbor autonom și perturbații atmosferice; revenirea autonomă a avionului în zona punctului de lansare și posibilitatea recuperării (aterizării) în condiții de siguranță; raza de acțiune a avionului de minim 40 km; generarea traiectoriei avionului pentru misiuni specifice și intervenția de la pupitrul de comandă terestru, în timpul zborului autonom, pentru modificarea misiunii.

– Domnule sublocotenent Căpriță, vă rog să ne spuneți câte ceva despre performanțele sistemului de comandă, control și comunicație?

– Sistemul de comandă, control și comunicație trebuie să realizeze: testarea echipamentului înainte de lansare; o legătură radio bilaterală stabilă între aeronavă și sol, inclusiv în condiții de perturbații atmosferice și influențe electromagnetice severe; afișarea în timp real a poziției aeronavei sub formă de punct sau de traiect parcurs, pe o hartă derulantă cu posibilități de scalare; să permită controlul manual și să monitorizeze evoluția aeronavei memorând atât parametrii de zbor și de poziție, cât și comenzile date; în zborul autonom trebuie să mențină cu rigurozitate traiectul programat, cu condiția menținerii legăturii cu solul și să declanșeze procesele automate de la bordul aeronavei (pornire/oprire echipamente suplimentare, refacerea legăturii radio, recuperare în cazurile speciale); în zborul manual să avertizeze sonor și optic pilotul în cazul comenzilor ce ar putea genera situații periculoase; să aibă o construcție ergonomică, solidă, protejată împotriva șocului, prafului, umidității, interferențelor electromagnetice, conform standardelor; să asigure antrenamentul piloților prin simularea unor misiuni; să ofere posibilitatea introducerii de noi variante ale soft-ului pentru comanda, controlul și comunicația cu mai multe avioane.

– Care ar fi caracteristicile principale ce vor defini produsul?

Elementele definitorii ale acestui avion vor fi, cu aproximație, următoarele: ❒raza de acțiune=40 km; ❒viteza=144km/h; ❒ greutatea=15kg; ❒ anvergura=2m; ❒lungimea=2,15m; ❒înălțimea=30cm; autonomie=2h ❒ altitudinea de zbor până la 300 m, caracteristici realizabile la un cost de aproximativ 6.000 $. Avionul va fi lansat, în funcție de situație, prin catapultare sau prin rulare pe o pistă de aproximativ 15 metri și va fi propulsat de un motor pe benzină urmărind o traiectorie prescrisă. În timpul zborului, calculatorul de bord poate lua decizia logică de a trece într-unul din regimurile de zbor în funcție de situație. Oscilațiile datorate schimbării direcției de acțiune a vântului sau introducerii perturbațiilor de diverse forme au valori rezonabile, nu pun în pericol siguranța avionului, iar după dispariția turbulenței atmosferice sau la stabilizarea direcției vântului față de direcția de zbor, aceste oscilații se amortizează. Recuperarea avionului se va realiza conform traiectoriei impuse la începutul misiunii prin varianta soft implementată sau, în caz de necesitate, prin parașutare.

– În final, să înțelegem că există premise realiste în ceea ce privește reușita acestui proiect iar intrarea lui în producția de serie nu reprezintă o simplă utopie?

Ing. Șperlea: Până în prezent s-au efectuat simulări ale dinamicii zborului luând în considerare precizia senzorilor și a servomecanismelor comenzilor. Față de combinația de performanțe (de nivel mediu) a echipamentelor luate în considerare, se prefigurează achiziția unor echipamente cu performanțe cel puțin egale, astfel încât achiziția lor pentru producția de serie să se efectueze în termeni precișI, iar prețul ansamblului să poată scădea considerabil. Aș sublinia și faptul că testarea unor echipamente cu performanțe superioare se poate dovedi utilă pentru a deschide calea unor aplicații viitoare. Totodată, realizarea în țară a unei platforme aeroportate dotată cu sistem de comandă, control și comunicație poate constitui un succes atât prin costul avantajos față de importul similar, cât și prin menținerea sectorului de aviație din România la un anumit nivel de activitate și performanță.

Oricum, sperăm ca în viitorul cel mai apropiat să vă invităm pentru a consemna prima misiune îndeplinită a unui avion românesc fără pilot compatibil cu cerințele actuale de performanță.

Locotenent
MIRCEA BARAC

GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII

acoperire aeriană – acțiune de menținere în aer, deasupra unei zone sau grupări de forțe terestre sau maritime, a unui anumit număr de avioane de luptă, în scopul respingerii unui atac aerian al inamicului.

acoperire radar – zonă în interiorul căreia obiectele pot fi detectate de una sau mai multe stații radar.

aerodrom – suprafața amenajată (se înțeleg toate construcțiile, instalațiile și echipamentele) care permite aterizarea și decolarea aeronavelor, precum și desfășurarea activităților curente.

aerodrom principal (de bază) – aerodrom destinat utilizării permanente în timp de pace, ca și pe timp de război, și care dispune de suficiente facilități operaționale pentru a-l întrebuința la întregul său potențial de luptă.

aeronavă de transport – aeronavă care are ca destinație principală transportul de persoane sau de mărfuri. Aeronavele de transport se pot clasifica, în funcție de raza lor de acțiune, după cum urmează:
a) – cu rază scurtă de acțiune: până la 1.200 mile nautice (2.222 km);
b) – cu rază medie de acțiune: între 1.200 și 3.500 mile nautice (2.222 la 6.482 km);
c) – cu rază lungă de acțiune: peste 3.500 mile nautice (6.482 km).

aeronavă de conducere a avioanelor de luptă – aeronavă dotată cu echipamentul și personalul necesar conducerii avioanelor de luptă.

fighter cover – the maintenance of a number of fighter aircraft over a specified area or force for the purpose of repelling hostile air activities.

radar coverage – the limits within which objects can be detected by one or more radar stations.

aerodrome – an area prepared for the accommodation (including any buildings, installations and equipment), landing and take-off of aircraft.

maine aerodrome – aerodrome designed for permanent occupation in peacetime, also suitable for use in wartime and having sufficient operational facilities for full use of its combat potential.

transport aircraft – aircraft designed primarily for the carriage of personnel and/or cargo. Transport aircraft may be classed according to range, as follows:
a) short-range – not to exceed 1.200 nautical miles at normal cruising conditions (2.222 km);
b) medium-range – between 1.200 and 3.500 nautical miles at normal cruising conditions (2.222 and 6.482 km);
c) long-range – exceeds 3.500 nautical miles at normal cruising conditions (6.482 km).

fighter direction aircraft – an aircraft equipped and manned for directing fighter aircraft.

couverture aérienne – maintien d'un certain nombre d'avions de combat au-dessus d'une zone ou d'une force déterminée, en vue de repousser l'action aérienne ennemie.

couverture radar – zone á l'intérieur de laquelle des objets peuvent être détectés par une ou plusieurs stations radar déterminées.

aérodrome – zone (y compris toutes les constructions, installations et équipements) aménagée pour permettre l'atterrissage, la vie courante et le décollage d'aéronefs.

aérodrome principal – aérodrome conçu pour une occupation permanente en temps de paix, convenant aussi en temps de guerre et disposant de moyens opérationnels suffisants au plein emploi de son potentiel de combat.

aéronef de transport – aéronef conçu essentie llement pour le transport de personnel ou de matériel. Les aéronefs de transport peuvent se classer, en fonction de leur rayon d'action, comme suit:
– á court rayon d'action: jusqu'a 1.200 milles nautiques (2.222 km);
– moyen rayon d'action: entre 1.200 et 3.500 milles nautiques (2.222 a 6.482 km);
– á long rayon d'action: au-dessus de 3.500 milles nautiques (6.482).

aéronef directeur d'avions de combat – aéronef doté de l'équipement et du personnel nécessaires á la direction d'avions de combat.

CRISTINA GHENUȚĂ și lt.- colonel ȘTEFAN BURCĂ

Redacția "CER SENIN"
Șoseaua București-Ploiești, km. 16,5,
orașul Otopeni, județul Ilfov
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 222.03; C 1011.00

REDACTOR -ȘEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
ELENA TOFAN;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIP~RIT LA
C.C.A. INTACT S.A.